УЧЕНИК СЕРГЕЯ ИЛЬЮШИНА

В начале 1948 г. группа студентов Московского авиационного института была направлена в конструкторское бюро Ильюшина для выполнения дипломных работ. В этой группе был и Георгий Корюнович Нохратян-Торосян. В конструкторском бюро в это время работало около 300 специалистов.

Спустя 25 лет Г. К. Нохратян, уже будучи заместителем генерального конструктора ОКБ имени Ильюшина, вспоминал: "Горжусь, что руководителем моей дипломной работы был Сергей Ильюшин. В моем дипломе об окончании института сохранилась подпись Ильюшина. Кстати, я был одним из тех десяти выпускников института, которых Сергей Ильюшин отобрал для работы в ОКБ. Обращаясь к нам, он сказал:

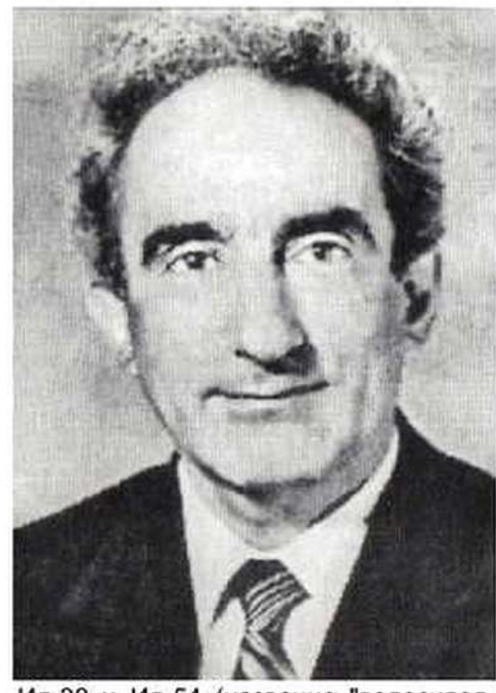
— Девиз нашего коллектива — "работа, работа и еще раз работа: работа продуктивная, а не для мусорной корзины". Никогда не возгордяйтесь своими успехами. Используйте все то, что сделано с высоким качеством и оправдало себя в процессе эксплуатации, а изменения в конструкцию вносите только тогда, когда уверены, что сделаете лучше..."

Георгий Нохратян родился 31 мая 1926 г. в Москве, куда его семья в 1918 г. переселилась из Карса. Дед, Амазасп Нохратян, в 1918—1920 гг. был городским головой Карса. Отец, Корюн Амазаспович Нохратян, был по профессии.теплотехником, кандидатом технических наук, до 1963 г. занимал должность заместителя министра строительства Российской Федерации, преподавал в ряде вузов столицы. Мать — Тамара Григорьевна, родом из Шуши.

В 1943 г. Г. Нохратян поступил в Московский авиационный институт им. С. Орджоникидзе. В одной группе с ним учились Алексей Туполев (единственный сын авиаконструктора Андрея Туполева), Сергей Капица (сын академика Петра Капицы), Генрих Новожилов (в настоящее время академик, генеральный конструктор ОКБ им. Ильюшина), Иван Разумовский (был заместителем министра гражданской авиации), Константин Васильченко (был начальником ЛИИ), Завен Мелик-Саркисян (профессор МАИ), С. А. Рафаэлянц (дочь Арама Рафаэлянца). Все они активно участвовали в самодеятельном конструкторском кружке, действовавшем в МАИ.

После окончания института Г. Нохратян получил назначение на работу в бригаду ОКБ Ильюшина, занимающуюся разработкой шасси. Здесь он включился в работу по созданию шасси для пассажирского самолета Ил-14, активно участвовал в разработках наземного оборудования. Работая на опытном производстве, Г. Нохратян принимал самое непосредственное участие в летных испытаниях.

Г. Нохратян разработал "велосипедные" шасси для реактивных бомбардировщиков со стреловидным крылом



Ил-30 и Ил-54 (название "велосипедные" возникло на основе сходства в расположении шасси и колес велосипеда).

В 1958 г. Г. Нохратян был назначен ведущим конструктором. На него возлагались обязанности по обеспечению надежности и безопасности нового пассажирского самолета Ил-18. Этот самолет свой первый полет совершил 4 июля 1957 г. Американский журнал "Лайф" характеризовал Ил-18 как рабочую "лошадку" восточноевропейских аэропортов. На базе самолета Ил-18 для военно-морских сил был разработан патрульный самолет Ил-38, который вскоре был принят на вооружение.

Г. Нохратян участвовал в разработке одного из лучших в мире — межконтинентального авиалайнера Ил-62, летные испытания которого начались в 1962 г. Нохратян вместе с Ильюшиным принял участие в первом представлении самолета на западе. Ил-62 в 1965 и 1967 гг. выставлялся на Парижском авиакосмическом салоне, а в 1968 г. — в Турине.

Примечательна оценка зарубежных экипажей, летавших на Ил-62:

— Когда знакомились с документацией на Ил-62, были поражены исключительными летными качествами самолета. Даже просили откомандировать к нам главного аэродинамика ОКБ Ильюшина. В течение 2-х дней он давал разьяснения. Среди нас были опытные летчики, прошедшие подготовку к испытаниям самолета \М0, в дальнейшем — эксплуатации Ил-62. Со всей ответственностью можем заявить, что самолет Ил-62 обладает лучшими характеристиками, чем те, что указаны в полученной из СССР документации.

На Г. К. Нохратяна были возложены обязанности по организации серийного производства, модернизации, снабжению зарубежных заказчиков самолетами Ил-62.

Он был назначен представителем ОКБ на серийном производстве на Казанском авиационном заводе. В 1964 г. Георгий Корюнович был назначен заместителем главного конструктора.

За активное участие в работах по созданию, усовершенствованию и внедрению в производство самолетов Ил-62 и Ил-62М Г. Нохратяну в 1971 г. была присуждена Государственная премия СССР.

В период разработки и создания самолета Ил-86 Г. Нохратян был назначен заместителем генерального конструктора-руководителем конструкторского бюро по силовым установкам, топливным и противопожарным системам.

За большой вклад в создание новых конструкций Г. Нохратян в 1981 г. был удостоен Ленинской премии. За последнее время в конструкторском бюро имени Ильюшина были созданы самолеты Ил-96 и Ил-114. Новый пассажирский самолет Ил-96 рассчитан на 300 пассажиров. Он развивает скорость 850 км/ч, дальность полета составляет 10000 км. Самолет имеет несколько модификаций.

29 апреля 1990 г. свой первый полет совершил новый пассажирский самолет Ил-114. Он рассчитан на полеты на внутренних авиалиниях дальностью до 1000 км и может перевозить 64 пассажира.

Эти самолеты конкурентоспособны на международном рынке. Об этом свидетельствует факт заключения между ОКБ им. Ильюшина и "Аэрофлотом" договора в Ле-Бурже о закупке 20 самолетов Ил-96, и это при том, что соперником ОКБ Ильюшина была известная корпорация "Боинг".

Генеральный конструктор ОКБ имени Ильюшина Г. Новожилов дал высокую оценку деятельности заместителя генерального конструктора Г. Нохратяна. В частности, он отметил, что Нохратян — прекрасный ученый-инженер, талантливый авиаконструктор. Он деятелен, целеустремлен, упорен. Г. Нохратян от своего учителя унаследовал "ильюшинские" принципы работы: исследовательский поиск, талант руководителя, дальновидность, творческое беспокойство. Он рассматривает прогресс авиации в направлениях повышения экономичности, скорости управляемости, что даст возможность обеспечения все возрастающих требований к перевозкам. Он проводит большую работу в направлении создания силовых агрегатов, топливных систем, комплексов по обеспечению противопожарной надежности. Он вложил огромные усилия по улучшению силовых агрегатов, применяемых в Арктике и Антарктике, в условиях высоких и самых низких температур.

Георгию Корюновичу принадлежат 14 авторских свидетельств, 14 печатных трудов, ряд отчетов по НИР и ОКР. Он — соавтор монографии "Силовые установки современных самолетов".

Г. К. Нохратян-Торосян скончался 30 июня 1993 г. в Москве.

А.Е. Саркисян. Армяне - военные ученые, конструкторы, производственники и испытатели XX века. Ереван, 1998. С. - 50-53